

VŠB – Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Změny v letecké legislativě ČR na základě implementace
nařízení (ES) č.1178/2011

Changes in Air Law of the Czech Republic According to
Implementing of EC Regulation No 1178/2011

Student: Robert Foldyna
Vedoucí bakalářské práce: Doc.Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.

Ostrava 2013

Studijní program:

B3712 Technologie letecké dopravy

Studijní obor:

3708R036 Technologie letecké dopravy

Téma:

Změny v letecké legislativě ČR na základě implementace Nařízení ES č. 1178/2011

Changes in Air Law of the Czech Republic According to Implementing of EC Regulation No. 1178/2011

Zásady pro vypracování:

1. Seznámit se s obsahem leteckého předpisu JAR FCL 1.
2. Seznámit se s obsahem Nařízení EU č. 1178/2011.
3. Analyzovat rozdíly mezi požadavky těchto právních norem.
4. Analyzovat způsob implementace uvedeného Nařízení stanovený ÚCL ČR.
5. Zpracovat ucelený přehled změn letecké legislativy ČR na základě implementace uvedeného Nařízení.

Cíl BP: Vytvořit výukový materiál ve formě prezentace vhodný pro školení leteckých specialistů na téma: Změny v letecké legislativě ČR na základě implementace Nařízení ES č. 1178/2011.

Seznam doporučené odborné literatury:

Letecký předpis JAR FCL 1 (<http://www.caa.cz/legislativa/letecke-predpisy>)

Nařízení ES 1178/2011 (<http://www.caa.cz/legislativa/zpusobilost-leteckeho-personalu>)

Průvodce novými požadavky EU pro oblast osvědčování posádek v civilním letectví (<http://www.caa.cz/file/6208>)

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.**

Datum zadání: 14.12.2012

Datum odevzdání: 20.05.2013



doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry

doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě 20.5.2013

podpis studenta

Handwritten signature of Petr Foltyn in black ink, written over a dotted line.

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě: 20.5.2013


podpis

Jméno a příjmení autora práce: Robert Foldyna

Adresa trvalého pobytu autora práce: Na Nábřeží 1488/8b, Havířov-Město, 736 01

ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Foldyna,R. Změny v letecké legislativě ČR na základě implementace nařízení (ES) č.1178/2011: bakalářská práce. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Ústav letecké dopravy, 2013, 64 s. Vedoucí práce: Smrž, V.

Tato bakalářská práce se zabývá změnami letecké legislativy ČR, způsobenými přijetím nových pravidel dle nařízení Evropského parlamentu a rady č.1178/2011. První část se věnuje letecké legislativě a její historii. Dále následuje popis a členění nařízení (ES) č.1178/2011. Hlavní pozornost se zaměřuje na Část-FCL tohoto nařízení, jeho strukturu a změny týkající se jednotlivých hlav Části-FCL. V dalším kroku je popsán postup ÚCL při implementaci nařízení (ES) č.1178/2011. Na závěr je zpracován ucelený přehled změn letecké legislativy ČR na základě implementace uvedeného nařízení.

ANNOTATION OF BACHELOR THESIS

Foldyna,R. Changes in Air Law of the Czech Republic According to Implementing of EC Regulation No 1178/2011: Bachelor Thesis. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Department of Air Transport, 2013, 64 p. Thesis head: Smrž, V.

This bachelor thesis deals with the changes in air legislation of the Czech Republic, according to implementing of the new rules by the European Parliament and of the Council No 1178/2011. The first part deals with aviation legislation and its history. This is followed by a description and structure of Regulation (EU) No 1178/2011. The main attention is focused on Part-FCL of this Regulation, its structure and individual subparts changes of Part-FCL. The next step describes CAA 's implementation proces of Regulation (EC) č.1178/2011. In the end is processed a comprehensive overview of the changes in air legislation of the Czech Republic based on the implementation of given regulation.

Obsah

Seznam zkratk	7
1. Úvod	11
2. Historie a vývoj legislativy civilního letectví	12
2.1 Chicagská úmluva, vznik ICAO	12
2.2 Spojené letecké úřady JAA (Joint Aviation Authorities).....	13
2.3 EASA – European Aviation Safety Agency	15
2.5 Základní nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 216/2008	17
3. Popis Nařízení Evropské komise č. 1178/2011	18
3.1 Grafické členění nařízení ES č. 1178/2011	19
4. Část FCL a změny vůči JAR FCL1	21
4.1 Struktura Části FCL	22
4.2 Systém číslování části FCL.....	23
4.2.1. Hlava A – Všeobecné požadavky.....	24
4.2.2. Hlava B – Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel LAPL (A,H,S,B)	29
4.2.3. Hlava C – PPL,BPL,SPL,PPL(As)	30
4.2.4. Hlava D - CPL.....	33
4.2.5. Hlava E - MPL	34
4.2.6. Hlava F - ATPL	35
4.2.7. Hlava G – Přístrojová kvalifikace IR	36
4.2.8. Hlava H – Třídní a typové kvalifikační kategorie.....	38
4.2.9. Hlava I – Dodatečné kvalifikace	43
4.2.10. Hlava J - Instruktoři.....	46
4.2.11. Hlava K - Examinátoři.....	51
5. Průkaz způsobilosti (PZ).....	52
5.1 Změny v PZ.....	53
6. Implementace nařízení (ES) č. 1178/2011 do letecké legislativy ČR	56
7. Ucelený seznam nejdůležitějších změn	60
8. Závěr:	63

Seznam zkratek

Zkratka	Anglický název	Český název
AMC	Acceptable Means of Compliance	Přijatelné způsoby průkazu
ATO	Approved Training Organisation	Schválená organizace pro výcvik
ATPL	Airline Transport Pilot License	Průkaz dopravního pilota
BPL	Balloon Pilot Licence	Průkaz pilota balónů
CPL	Commercial Pilot License	Průkaz obchodního pilota
CRE	Class Rating Examiner	Třídní examinátor
CRI	Class Rating Instructor	Třídní instruktor
CS	Certification Specifications	Certifikační specifikace
EASA	European Aviation Safety Agency	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
FAA	Federal Aviation Administration	Federální úřad pro letectví
FE	Flight Examiner	Letový examinátor
FI	Flight Instructor	Letový Instruktor
FIE	Flight Instructor Examiner	Examinátor letového instruktora
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer	Trenažér letových a navigačních postupů
FTD	Flight Training Device	Výcvikové zařízení
FTI	Flight test instructor	Instruktor pro zkušební lety
GM	Guidance Material	Poradní materiál

HPA	High Performance Aircraft	Vysoce výkonné letouny
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IFR	Instrument flight rules	Pravidla pro let podle přístrojů
IR	Instrument Rating	Přístrojová klasifikace
IRE	Instrument Rating Examiner	Examinátor přístrojové klasifikace
IRI	Instrument Rating Instructor	Instruktor přístrojové kvalifikace
JAA	Joint Aviation Authorities	Sdružené letecké úřady
JAR	Joint Aviation Requirements	Letecké předpisy vydané JAA
JAR-FCL(1-4)	JAR-Flight Crew Licensing	Předpisy JAR - Způsobilost letových posádek
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence	Průkaz pilota lehkých letadel
MCC	Multi Crew Coordination	Součinnost vícečlenné posádky
MCCI	Multi Crew Cooperation Instructor	Instruktor součinnosti vícečlenné posádky
ME	Multi-Engine	Vícemotorový
MI	Mountain Rating Instructor	Instruktor pro lety v horách

MPA	Multi-Pilot Aeroplanes	Vícepilotní letadla
MPL	Multi Crew Pilot License	Průkaz pilota ve vícečlenné posádce
MTOM	Maximum Take-Off Mass	Maximální vzletová hmotnost
Part-ARA	Part-Authority Requirements for Aircrew	Část-Požadavky na úřad
Part-CC	Part-Cabin Crew	Část-Palubní průvodčí
Part-FCL	Part-Flight Crew Licensing	Část-Způsobnost letových posádek
Part-MED	Part-Medical	Část-Zdravotní
Part-ORA	Part Organisation Requirements for Aircrew	Část-Požadavky na organizace
PIC	Pilot In Command	Velitel letadla
PPL	Private Pilot License	Průkaz Soukromého pilota letounů
R/T	Radiotelephony	Radiotelefonní
SEP	Single Engine Piston	Jenomotorový pístový
SFE	Syntetic Flight Examiner	Syntetický Letový examinator
SFI	Syntetic Flight Instructor	Syntetický Letový instruktor
SP	Single Pilot	Jednopilotní
SPA	Single Pilot Aircraft	Jednopilotní letoun
SPL	Sailplane Pilot Licence	Průkaz pilota kluzáků

STI	Synthetic Training Instructor	syntetický výcvikový instruktor
TMG	Touring Motor Glider	Turistický motorový kluzák
TR	Type Rating	Typová kvalifikace
TRE	Type Rating Examiner	Examinátor Typové kvalifikace
TRI	Type Rating Instructor	Instruktor Typové kvalifikace
ÚCL	Civil Aviation Authority	Úřad, pro civilní letectví
VFR	Visual Flight Rules	Pravidla pro let za viditelnosti

1. Úvod

Bezpečnost letecké dopravy je pojem, který může u některých osob vzbuzovat rozporuplné pocity. Přestože jde o jeden z nejbezpečnějších způsobů přepravy, mnohým se při pomýšlení na leteckou dopravu vybaví záběry z médií, zobrazující hrozivě vyhlížející letecké havárie. Číslo ovšem hovoří jasně, a přestože tyto nehody mohou být fatální, je obdivuhodné, jak bezpečná ve skutečnosti letecká doprava je.

S postupujícím technologickým vývojem ve stavbě letadel není překvapující, že jejich spolehlivost se dle slov výrobců neustále zvyšuje. Bezpečnost letectví je ovšem komplexní pojem tvořený mnoha aspekty, z nichž technologie tvoří jen část z celku. Výrazným faktorem, zvyšujícím bezpečnost je množství preventivních opatření, ať už jde o prvky technického charakteru (jako např. záložní přístroje), či předpisy, kterými se řídí letecký personál.

Jestli se dá tvrdit, že vše kolem nás se řídí dle daných pravidel, pak toto u letecké dopravy platí dvojnásob. S rozvojem letectví rostou i administrativní požadavky související s jeho provozem a na světě již není stát, kterého by se letecká doprava přímo či nepřímo nedotýkala.

Národní úřady z důvodu efektivnější spolupráce a zvýšení bezpečnosti usilují o maximální možné sjednocení pravidel jak v národním, tak globálním měřítku. Zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany občanů a podpory volného pohybu zboží, osob a služeb V Evropské unii má na zodpovědnost Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA. Tato agentura rovněž navrhuje změny leteckých nařízení, které jsou následně předány dále ke schválení, dle daného postupu.

V této práci se budu zabývat pravidly definovanými agenturou EASA, jenž byly schváleny a následně převedeny na Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č.1178/2011.

2. Historie a vývoj legislativy civilního letectví

V raných počátcích letectví (období před I. Světovou válkou), si prozíraví lidé uvědomili, že příchod letadel přinesl novou dimenzi v oblasti dopravy, kterou by již déle neměly omezovat rozdíly v legislativě jednotlivých států. To byl důvod, proč byla díky velké iniciativě Francie svolána první důležitá konference leteckého práva. Konala se v roce 1910 v Paříži a byly zde poprvé řešeny otázky bezpečnosti letu na mezinárodní úrovni. Na konferenci dorazili diplomaté z 18 států, schůze i přes to skončila nezdarem. Zástupci jednotlivých států se nedokázali dohodnout na právních ustanoveních, týkajících se vzdušného prostoru.

Prvním přijatým dokumentem se v roce 1919 stala **Úmluva o úpravě letectví**. Základem této úmluvy byl **princip suverenity nad vzdušným územím**. O něco později téhož roku (1919) vznikla asociace **IATA** – jde o nevládní organizaci sdružující letecké dopravce (International Air Traffic Association).

2.1 Chicagská úmluva, vznik ICAO

S rozvojem civilního letectví se logicky začala rozšiřovat síť mezinárodních linek. Postupem času letectví začalo hrát výraznou roli v i mezinárodních vztazích. Na konci druhé světové války byly z iniciativy USA svolány státy protihitlerovské koalice (plus některé další státy), na **Mezinárodní konferenci o civilním letectví**. Konference se konala v americkém Chicagu a byla ukončena **7.12.1944**, podepsáním závěrečného paktu známého jako **Chicagská úmluva**, přesněji **Úmluva o mezinárodním letectví**. Obsazené Československo zastupovala londýnská exilová vláda a úmluva byla publikována pod číslem 147/1947 Sb.

Z podnětu Chicagské úmluvy byla ustanovena organizace **ICAO**, neboli **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organization). V rámci činnosti této organizace byla Chicagská úmluva celkem 8x doplněna a její nynější znění má značení ICAO Document 7300/8. Vzhledem k těmto změnám musely členské státy ICAO přijaté zákony několikrát novelizovat, aby jejich znění bylo v souladu s tímto dokumentem.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví se skládá ze dvou základních částí:

Část 1 – Letový provoz

Část 2 – ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO byla ustanovena na základě článku 43 této úmluvy.

ICAO vydává soubor dokumentů (příloh) – „**Annex**“ (1-19).

Annex(y):

- Soubor standardů a doporučení, na základě kterých se tvoří národní předpisy.
- Pokrývají téměř všechny oblasti civilního letectví.
- Jsou záměrně formulované jako standardy a doporučení, na základě kterých si mají státy vytvořit své národní letecké předpisy.
- Připouštějí různou úroveň výkladu.

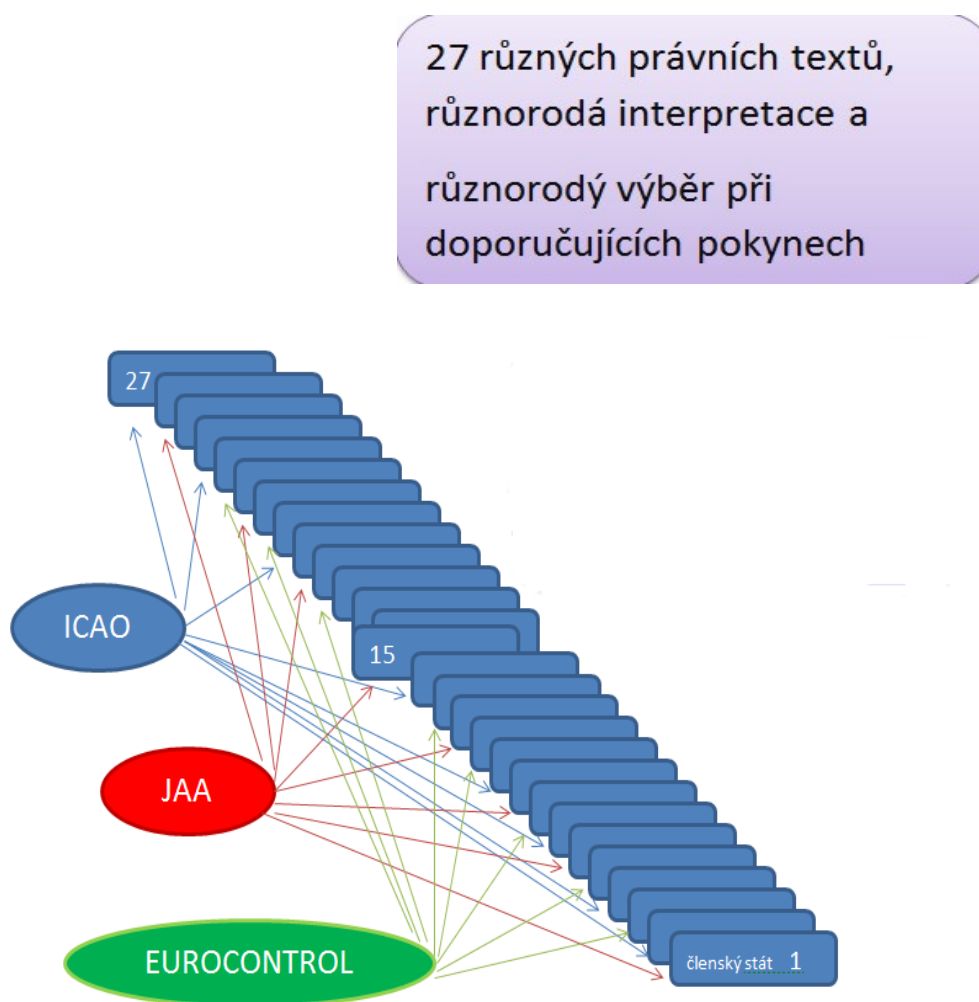
2.2 Spojené letecké úřady JAA (Joint Aviation Authorities)

JAA v minulosti plnil funkci **Mezinárodního leteckého úřadu** většiny evropských zemí. Členské země vzájemně spolupracovaly při vývoji a implementaci jednotných bezpečnostních standardů a procedur. Uplatňování regulací vydaných mezinárodním leteckým úřadem pak zajišťovaly národní úřady jednotlivých států.

Úřad JAA vznikl v roce **1970**. Je protějškem amerického úřadu FAA (Federal Aviation Administration). Původním účelem JAA bylo vydávání jednotných certifikačních pravidel pro velká letadla a jejich motory tak, aby vyhovovaly potřebám Evropského průmyslu i mezinárodním konsorciím (např. Airbus). Po roce 1987 se oblast působnosti JAA rozšířila i na provoz a údržbu letadel včetně udělování licencí a osvědčení pro všechny kategorie letadel. Úřady JAA i FAA zajišťují certifikaci nově vyrobených letadel pro obchodní účely. Z praktických důvodů mezi sebou uzavřeli dohodu o vzájemném akceptování pilotních průkazů a certifikací letadel.

Joint Aviation Authorities (JAA)

- Nejedná se o právní subjekt.
- JAA Vydávaly předpisy **JAR** (jednotné letecké předpisy), které vycházely z požadavků organizace ICAO (Annexy)
- Státy nemohly měnit obsah JARů, ani k nim přidávat další národní požadavky bez souhlasu JAA.
- Nyní JAA vykonává pouze funkci výcvikového střediska.



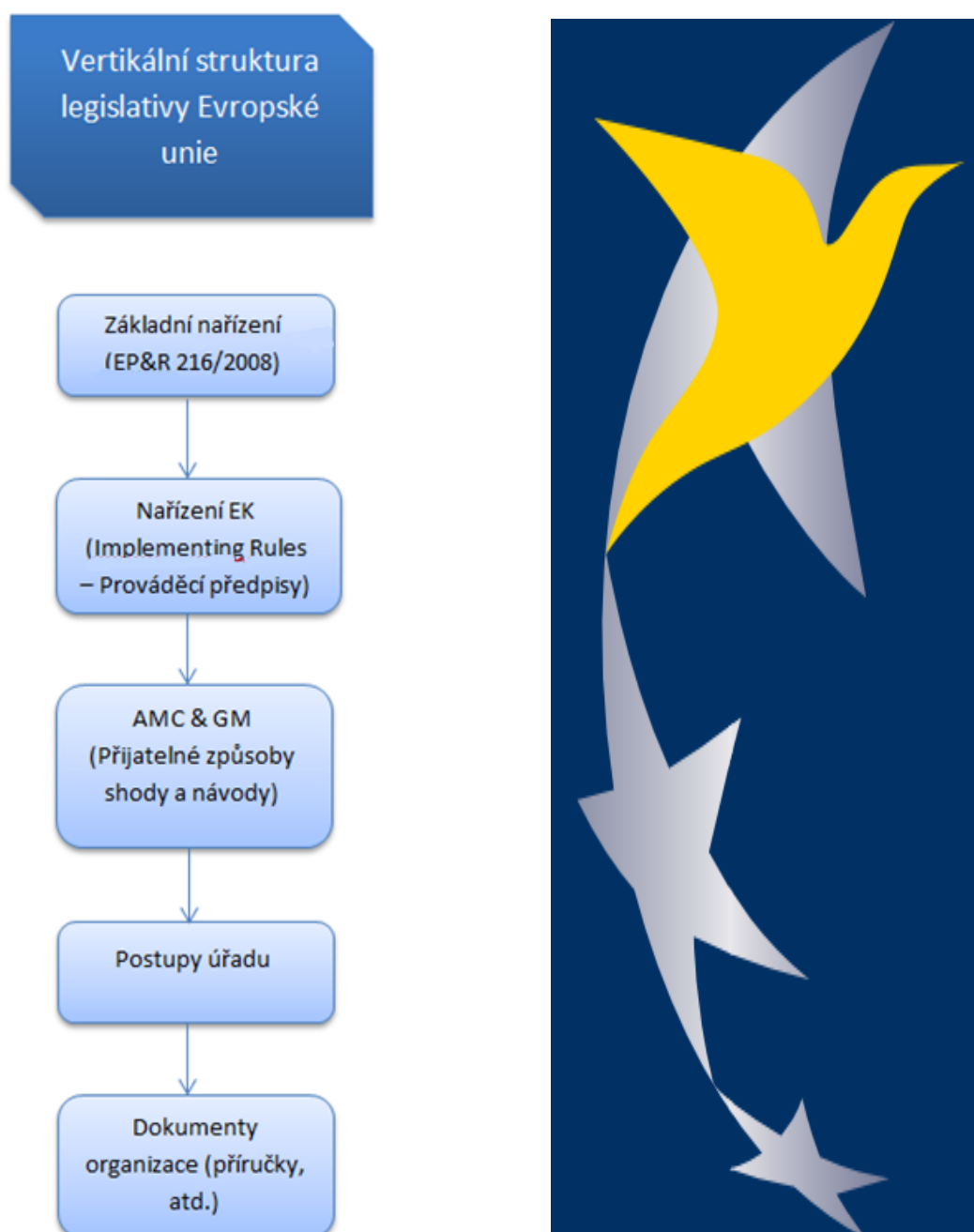
Obr. 1. – Předchozí právní systém

2.3 EASA – European Aviation Safety Agency

Evropská agentura pro bezpečnost letectví je agenturou Evropské unie, jenž byla založena na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady v roce 2002. Jejím cílem je zajistit jednotnou a vysokou úroveň bezpečnosti civilního letectví zaváděním jednotných bezpečnostních pravidel a opatření v rámci EU.

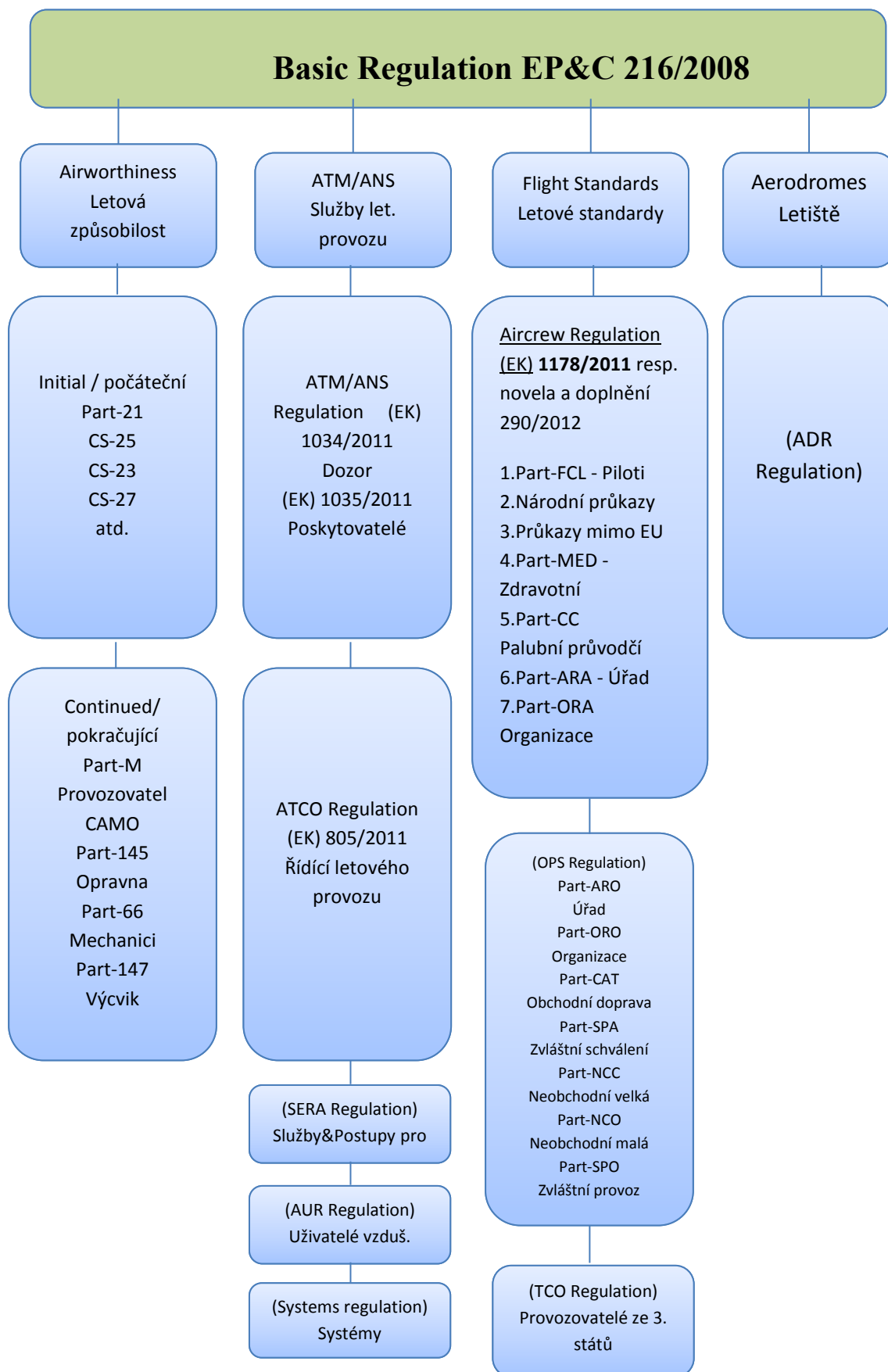
- převzala odpovědnost Sdružených leteckých úřadů JAA od 30.června 2009, nicméně není nástupcem JAA z právního hlediska, jelikož spadá přímo pod správu Evropské unie.
- Hlavní rozdíl mezi EASA a JAA je v tom, že EASA jakožto regulační úřad, má přímou pravomoc k implementaci svých nařízení přes jednotlivé národní letecké úřady, zatímco JAA musela spoléhat na reakci ze strany národních let. úřadů a to bez jakékoli zákonné moci.
- Vzhledem k tomu, že nařízení agentury EASA spoléhají na svou celistvost (žádné minimální standardy nebo doporučené postupy), mohou být méně flexibilní. Z důvodu snahy o sjednocení byly založeny tzv. Přijatelné způsoby průkazu, neboli AMC (Acceptable Means of Compliance) a odchylky mezi nimi jsou řízeny agenturou. V důsledku toho byly některé předpisy řady JAR-FCL 1 degradovány na AMC.
- Jelikož není možné vytvořit nový regulační systém, jak se říká „ze dne na den“, agentura EASA byla nucena přijmout rozsáhlé části systému JAA za své vlastní, zatímco probíhá vývoj nového, harmonizovaného systému vyžadovaného Evropskou unií. Nyní je tato agentura výkonným orgánem pro 31 států (27 členů EU + Švýcarsko, Norsko, Island a Lichtenštejnsko)
- Agentura zahájila svou činnost 28.zář 2003, sídlí v Kolíně nad Rýnem.
- EASA přetváří předpisy řady JAR na nařízení Evropské unie.

2.4 Vertikální struktura legislativy EU



Obr.1 – Logo agentury EASA [<http://www.easa.eu.int/>]

2.5 Základní nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 216/2008



3. Popis Nařízení Evropské komise č. 1178/2011

Evropská Komise a Evropská agentura pro bezpečnost v civilním letectví (EASA) na sebe berou zodpovědnost za tvorbu legislativy, která se uplatňuje při výcviku a certifikaci posádek, počínaje rokem 2012. Na základě tohoto vydala EK Nařízení komise č. 1178/2011 (resp. jeho doplnění 290/2012), které stanovuje administrativní postupy a technické požadavky, týkající se civilního leteckého personálu, ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

Originální znění tohoto nařízení v angličtině, stejně tak jako jeho konsolidovanou verzi v češtině, lze nalézt na stránkách českého úřadu pro civilní letectví. Konkrétní odkaz je uveden níže:

<http://www.caa.cz/legislativa/narizeni-komise-eu-c-1178-2011>

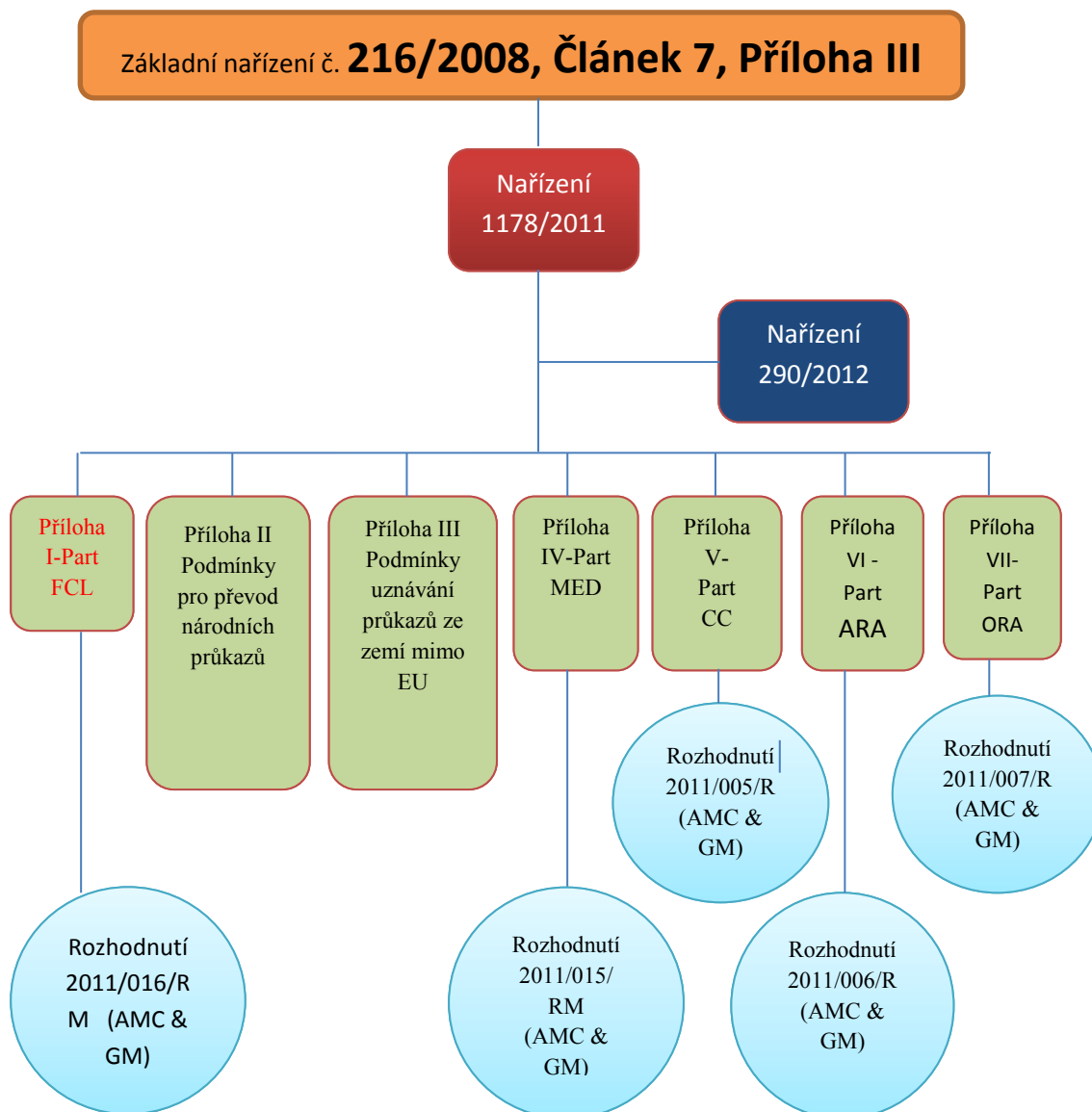
Osvědčování leteckého personálu, včetně certifikace organizací pro výcvik pilotů a organizací na osvědčování zdravotní způsobilosti zabezpečí letecké úřady jednotlivých členských států, které vykonávají administraci průkazů způsobilosti ve smyslu nařízení tohoto nařízení. V České republice bude tuto činnost vykonávat Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL ČR).

ÚCL ČR bude dohlížet na činnost organizací schválených dle ES 1178/2011 formou kontrol a auditů, podle svého dopředu stanoveného plánu kontrol. Na základě výsledku těchto kontrol a auditů ÚCL ČR stanoví podmínky pro další činnost organizace, vydá osvědčení anebo stanoví nápravná opatření.

Vzhledem na čas potřebný k implementaci nařízení 1178/2011, bude Česká republika uplatňovat přechodná opatření dle Článku 4 odstavce 1 a Článku 12, které toto nařízení umožňuje.

Legislativa EU je přímo uplatnitelná a má přednost před existujícími vnitrostátními právními předpisy. Uplatňování nových předpisů nařízení má od dubna 2013 vliv zejména na piloty, kteří jsou držiteli národního průkazu způsobilosti (PZ vydaného v souladu s ICAO standardy, nikoli dle JAR-FCL).

3.1 Grafické členění nařízení ES č. 1178/2011



AMC (Acceptable Means of Compliance) – přijatelné způsoby půkazu

GM (Guidance Maerial) – poradenské materiály pro letecké úřady

CS (Certification Specification) – certifikační specifikace

Tyto materiály vydává EASA, nemají legislativní charakter a zveřejněny jsou pouze v anglickém jazyce. Jednotlivé překlady zajišťují členské státy.

3.2 Struktura Nařízení ES č. 1178/2011

Příloha I:	Část FCL (nahrazuje JAR-FCL1&2)
Příloha II:	Národní průkazy a jejich převod na Part-FCL
Příloha III:	Průkazy pilota mimo EU
Příloha IV:	Část MED (Zdravotní způsobilost, nahrazuje JAR-FCL3)
Příloha V:	Část CC – Kabinové posádky (palubní průvodčí)
Příloha VI:	Část ARA – Požadavky na národní letecké úřady
Příloha VII:	Část ORA – Požadavky na organizace pro výcvik pilotů

K částem nařízení vydala EASA rozhodnutí ředitele agentury EASA:

K Příloze I, Část FCL:	Rozhodnutí 2011/016/RM
K Příloze IV, Část MED:	Rozhodnutí 2011/015/RM
K Příloze V, Část CC:	Rozhodnutí 2012/005/GM
K Příloze VI, Část ARA:	Rozhodnutí 2012/006/GM
K Příloze VII, Část ORA:	Rozhodnutí 2012/007/GM

4. Část FCL a změny vůči JAR FCL1

Tato příloha svým obsahem nahrazuje předpisy JAR FCL1 (Způsobilost členů letových posádek - Letoun) a JAR FCL2 (Způsobilost členů letových posádek – Vrtulník). Předmětem této přílohy je certifikace letových posádek.

Jedním z největších milníků, vycházejících nařízení komise, je zavedení **Průkazu způsobilosti Pilotů lehkých letadel**. Průkaz **LAPL** umožňuje vykonávat funkci velitele letadla v jednomotorových letadlech s pístovým motorem s MTOM (max. vzletovou hmotností) do 2 000 kg, při přepravě nanejvýš třech cestujících.

Letovým instruktorům, kteří jsou držiteli licence PPL (Soukromý pilot letounů) spolu s FI (Letový instruktor) bude umožněno **za úplaty poskytovat výcvik PPL a LAPL** a to **bez nutnosti vlastnit licenci CPL** obchodního pilota.

4.1 Struktura Části FCL

• Hlava A	Všeobecné požadavky
• Hlava B	LAPL (PZ pilota lehkých letadel)
• Hlava C	PPL, SPL (pilot-student), BPL (balóny)
• Hlava D	CPL (obchodní pilot)
• Hlava E	MPL (vícečlenná posádka)
• Hlava F	ATPL (dopravní pilot)
• Hlava G	IR (přístrojová doložka)
• Hlava H	Třídní a typové kvalifikace
• Hlava I	Dodatečné kvalifikace
• Hlava J	Instruktoři
• Hlava K	Examinátoři

Dodatky k Části FCL

• Dodatek 1	Započtení teoretických vědomostí
• Dodatek 2	Hodnotící stupnice jazykové způsobilosti
• Dodatek 3	Výcvikové kurzy pro vydání průkazu CPL a ATPL
• Dodatek 4	Zkouška dovednosti pro vydání průkazu CPL
• Dodatek 5	Integrovaný výcvikový kurz pro získání průkazu MPL
• Dodatek 6	Modulový výcvikový kurz pro získání přístrojové kvalifikace (IR)
• Dodatek 7	Zkouška dovednosti pro získání přístrojové kvalifikace
• Dodatek 8	Vzájemné započtení přístrojové kvalifikace v rámci přezkoušení odborné způsobilosti pro získání typové nebo třídní kvalifikace
• Dodatek 9	Výcvik, zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro MPL, ATPL, typové a třídní kvalifikace a přezkoušení odborné způsobilosti pro přístrojové kvalifikace

AMC & GM

AMC1 k dodatku 3	Výcvikové kurzy na získání CPL, CPL/IR, ATPL
GM1 k dodatku 5	Integrovaný výcvikový kurz MPL
AMC 1, 2 & 3 k dodatku 6	Modulový výcvikový kurz na IR
AMC 1 k dodatku 7	Praktická zkouška IR
AMC 1 & 2 k dodatku 9	Výcvik, zkouška dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti pro ATPL, MPL, Třídní / Typové kvalifikace

4.2 Systém číslování části FCL

Příklady číslování AMC a GM:

Jedno AMC k jednomu ustanovení

AMC1 FCL.025 (AMC k ustanovení FCL.025)

GM1 FCL.710 (GM k ustanovení FCL.710)

Více AMC's k jednomu (stejnému) ustanovení:

AMC1 FCL.055

AMC2 FCL.055

AMC3 FCL.055

AMC's platné pro více jak jedno ustanovení:

AMC1 FCL.135.S; FCL.205.S(a)...pro LAPL(S) a SPL

AMC1 FCL.135.A; FCL.135.H.....pro LAPL(A) a
LAPL(H)

4.2.1. Hlava A – Všeobecné požadavky

- Vymezení pojmů
- Rozsah působnosti
- Všeobecná charakteristika praktických a teoretických zkoušek
- Záznamy letového času

- **FCL.001 - Příslušný orgán**

Příslušným úřadem je pro účely této části orgán pověřený členským státem, kterému jednotlivé osoby podávají žádosti o průkazy způsobilosti pilota anebo související kvalifikační kategorie či osvědčení.

V České republice tuto funkci zastává Úřad pro civilní letectví České republiky.

- **FCL.010 - Definice**

Pro účely této části byly přidány nebo upraveny tyto pojmy:

Akrobatický let, Balón, Doba letu, Kluzák, Letadlo, Letadlo s pohonem vzlaku, Letoun, Letové výcvikové zařízení (FTD), Motorový kluzák, Obchodní letecká doprava, Pilotní dovednosti, Skupina balónů, Trenažér letových a navigačních postupů (FNPT), Třída balónu, Třída letounu, Velitel letadla (PIC), Vícepilotní letadlo, Vícepilotní provoz, Vrtulník, Vzducholod', Základní přístrojový výcvik

- **FCL.015 - Žádost o vydání PZ, kvalifikací či osvědčení**

Nelze být současně držitelem více než jednoho průkazu způsobilosti na letadlovou kategorii, vydaného v souladu s touto částí.

Žádosti týkající se průkazů způsobilosti, osvědčení či kvalifikací se podávají příslušnému úřadu, který původně tyto doklady vydal, s výjimkou případů, kdy pilot požádá o změnu příslušného úřadu, tedy o to, aby záznamy týkající se jeho průkazu způsobilosti a zdravotního stavu byly převedeny ke zvolenému úřadu

- **FCL.20 / AMC1 FCL.210 (a) / MED.A.030 (a) - Pilot-Žák**

Věkové minimum pro uskutečnění prvního samostatného letu je:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------|
| u letounů, vrtulníků a vzducholoď: | - dosažení 16-ti let věku; |
| u kluzáků a balónů: | - minimálně 14 let. |

Pilot-žák nesmí létat samostatně:

- Pokud jej k tomu neoprávně letový instruktor, který na něj dohlíží.
- Pokud není vlastníkem osvědčení o zdravotní způsobilosti, nezbytného pro příslušný průkaz způsobilosti

Letový instruktor FI by se měl před tím, než žadateli povolí 1. samostatný let ujistit, že žadatel o PZ PPL(A/H/As) ovládá R/T komunikaci. **- AMC1 FCL.210 (b)(2)**

- **FCL.025 Zkoušky z teoretických znalostí pro vydání PZ**

Účastnit se zkoušky smí žadatelé pouze na doporučení ATO.

Schválená organizace pro výcvik ATO, nebo pověřený pracovník zodpovídající za výcvik, doporučí v případě úspěšného splnění náležitostí výcviku žadatele na:

- zkoušky teoretických znalostí, přičemž toto doporučení má platnost 12 měsíců

- FCL.025 (a)(2)/FCL.025 (a)(3)

- zkoušky praktických dovedností (s výjimkou získání ATPL)

- FCL.030 (b)

Žadatelé podstupují ucelený soubor zkoušek, jenž jsou přiděleny jednotlivým PZ nebo kvalifikaci, a to v rámci odpovědnosti čl. státu EU.

- FCL.025 (a) (1)

- **FCL.025 (b) Kritériá úspěšnosti zkoušky (platí i pro PPL):**

- Vyžadován je minimální zisk 75% bodů ze všech předmětů, systém trestných bodů se neuplatňuje.
- Žadatel je povinen písemnou zkoušku vykonat nanejvýš v rámci 4 pokusů a 6 zkouškových bloků
- Všechny písemné zkoušky je nutné absolvovat v časovém rozmezí 18 měsíců.

Terminologie:

Zkouškový blok – Časový interval vymezený příslušným orgánem, během něhož je žadateli umožněno vykonat zkoušku. Toto časové rozmezí by nemělo být delší jak 10 po sobě jdoucích dní. V rámci jednoho zkouškového bloku je povolen pouze jeden pokus vykonání každé písemné zkoušky.

Pokus – Snaha o úspěšné složení písemné zkoušky

Platnost zkoušky z teoretických znalostí - FCL.025 (c)	
24 měsíců	LAPL, PPL, SPL, PVB
36 měsíců	IR, CPL, ATPL
7 let	Od konečného data platnosti IR, u vrtulníků od konečného data platnosti typové kvalifikace

- **FCL.030 Zkouška praktické dovednosti**

Ke zkoušce praktické dovednosti smí být připuštěn pouze žadatel, který byl doporučen organizací/osobou odpovědnou za výcvik, až na případy, kdy se vydává průkaz způsobilosti dopravního pilota ATPL.

Doporučení žadatel získá, pouze pokud úspěšně složí zkoušky z teoretických znalostí, vyjma případů, kdy žadatelé navštěvují integrovaný letový výcvik.

Examinátorovi je poskytnut záznam o průběhu výcviku.

- **FCL.035 Započtení doby letu a teoretických znalost**

- **FCL.055 Jazykové znalosti**

Pro účely této části byly přeneseny požadavky ICAO.

Piloti, u nichž se vyžaduje obsluha radiotelefonního (R/T) zařízení nesmějí vykonávat činnosti, ke kterým jim byla udělena oprávnění v jejich průkazech způsobilosti či kvalifikacemi, nemají-li v PZ zapsanou jazykovou doložku. Doložka může být buď v anglickém jazyce, nebo v jazyce, který je používán během R/T komunikace daného letu. V doložce jsou povinnými údaji jazyk, úroveň způsobilosti a doba platnosti.

- úroveň 4 (Provozní úroveň) – 4 roky
- úroveň 5 (Rozšířená úroveň) – 6 roků
- úroveň 6 (Odborná úroveň) – platnost neomezená

Specifické požadavky na držitele přístrojové kvalifikace (IR) se ověřují metodou hodnocení, určenou příslušným úřadem.

- **FCL.060 Nedávná praxe**

a) Balóny

Pilot nesmí přepravovat balónem žádné cestující ani provozovat obchodní přepravu (OLD), pokud za posledních 180 dní neabsolvoval:

- 1) Nejméně 3 lety jako pilot a z nich alespoň 1 odletěný v balónu dané třídy případně skupiny, nebo
- 2) 1 let v dané třídě nebo skupině balónů za přítomnosti instruktora, kvalifikovaného v souladu s hlavou J.

- **FCL.065 omezení práv majitelů průkazu způsobilosti starších 60-ti let v obchodní letecké přepravě (převzato z JAR-FCL1)**

a) *Osoby ve věku 60–64 let.*

Vlastníci průkazu způsobilosti pilota starší 60 let mají zakázáno plnit funkci pilota letadla v OLD, s výjimkou případu:

- 1) kdy letí jako člen vícepilotní posádky a
- 2) je-li tato osoba jediným pilotem posádky, starší 60 let.

b) *Osoby jenž dosáhly věku 65 let a více.*

Držitel průkazu způsobilosti pilota po dosažení věku 65 let nesmí nadále zastávat funkci pilota letadla v OLD.

- **FCL.070 - Zrušení, pozastavení & omezení platnosti PZ, kvalifikací a osvědčení**

4.2.2. **Hlava B – Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel LAPL (A,H,S,B)**

- **Oddíl 1** Obecné požadavky.
- **Oddíl 2 – 5** Specifické požadavky pro LAPL.

V České republice se bude uplatňovat **od 8.4.2015**

- Nový typ průkazu způsobilosti. zavádí jej rozhodnutí 1178/2011
- Průkazy LAPL budou podobné národním licencím
- Snaha o minimalizaci administrativní zátěže
- „Doživotní“ platnost, požadavky na rozlétanost
- Platit budou pouze v EU
- Průkaz LAPL opravňuje k vykonávání funkce velitele letadla v jednomotorových pístových letounech (SEP) nebo Turistických motorových kluzácích (TMG) s maximální vzletovou hmotností (MTOM) 2000 kg nebo nižší, na palubě však nesmí přepravovat více než 3 cestující.
- Požadován je alespoň 30 hodinový letový výcvik, teoretické znalosti musí odpovídat znalostem potřebným k získání licence soukromého pilota (PPL)
- Zápočty předchozích zkušeností
- Samostatný formulář pro zkoušky dovedností
- Nižší nároky na zdravotní způsobilost

- **FCL.140.A - Prodloužení platnosti, požadavky na rozlétanost**

a)

Průkaz LAPL opravňuje majitele k vykonávání práv stanovených PZ, pouze pokud v posledních 24 měsících absolvovali v pozici pilota letounů nebo TMG:

- 1) Alespoň 12 letových hodin jako velitel letadla, včetně 12 vzletů a přistání
- 2) Let s instruktorem trvající alespoň jednu hodinu (udržovací výcvik)

b)

Osoby, nesplňující požadavky stanovené v bodě a), musí:

- 1) podstoupit přezkoušení odborné způsobilosti s examínátorem
- 2) nalétat dodatečný počet letových hodin nebo vzletů a přistání, letů pod dozorem instruktora, nebo ve dvojím řízení s cílem splnit požadavky stanovené v bodě a).

4.2.3. Hlava C – PPL, PZ Pilota Balónů, PZ Pilota Kluzáků, PZ Pilota Vzducholodí

- **Oddíl 1** – Obecné požadavky
- **Oddíl 2** – Specifické požadavky na PPL(A)
- **Oddíl 3** – Specifické požadavky na PPL(H)
- **Oddíl 4** – Specifické požadavky na PPL(As) vzducholodí
- **Oddíl 5** – Specifické požadavky na PZ(SPL) pilota kluzáků
- **Oddíl 6** – Specifické požadavky na PZ(BPL) pilota balónů

Pilot kluzáků, vzducholodí a volných balónů - uplatňování v ČR **od 8.4.2015**

PPL(A) & (H) – Přenos pravidel z JAR-FCL

PPL(As) – Nové předpisy dle PART-FCL

SPL – podobné jako LAPL(S) (ale zdravotní způsobilost minimálně II. třídy)

BPL – podobné jako LAPL(B) (ale zdravotní způsobilost minimálně II. třídy)

• **Oddíl 1.....Obecné požadavky**

- Minimální věk: PPL – 17 let
- BPL a SPL – 16 let
- Výcvikový kurz v ATO
- Zkoušky teoretických znalostí (obecné & konkrétní předpisy)
- Test praktických dovedností

• **Oddíl 2.....Specifické požadavky**

• **FCL.205.A – Práva**

- Ve znění ICAO, s přidáním možnosti držitele PPL(A, H, As) nebo SPL, či BPL s právy instruktora nebo examinátora poskytovat za úplatu:

- 1) letový výcvik za účelem získání PZ LAPL(A) nebo PPL(A)
- 2) Provádění zkoušek dovedností a přezkoušení odborné způsobilosti LAPL(A) nebo PPL(A)
- 3) Kvalifikace či osvědčení související s těmito PZ

- Požadavky na praxi a zápočty zůstávají dle požadavků JAR

- Specifické požadavky na žadatele, jenž vlastní PZ LAPL(A):

Držitelé průkazu LAPL(A), jenž žádají o průkaz PPL(A), musí od data vydání LAPL(A) nalétat alespoň 15 hodin v letounech, z čehož letový výcvik absolvovaný v ATO musí být v délce minimálně 10 hodin. Součástí tohoto kurzu musí být alespoň 4 hodiny samostatného letu pod dozorem instruktora a také samostatný navigační let v délce nejméně dvou hodin, kdy alespoň 1 navigační let musí být na vzdálenost minimálně 270 km a je během něj je uskutečněno přistání s úplným zastavením na dvou letištích, mimo letiště odletu.

- Specifické požadavky pro majitele PZ LAPL(S) s rozšířením pro TMG:

Vlastníci průkazu způsobilosti LAPL(S) s rozšířením pro TMG, žádající o získání průkazu PPL(A), jsou povinni podstoupit:

- 1) alespoň 24 letových hodin v TMG
- 2) výcvikový kurz v letounech ve schválené organizace pro výcvik ATO, v délce 15 hodin, který splňuje požadavky písm. a) odst. 2).

- Specifické požadavky BPL / SPL: -podobné jako pro LAPL

-obchodní pravidla

-přidány Skupiny balónů

-zavedeny Třídy balónů

(viz. AMC1 FCL.135.B; FCL.225)

4.2.4. **Hlava D – CPL**

- **Oddíl 1 – Obecné požadavky**

- **Oddíl 2 – Specifické požadavky na CPL(A)**

- Minimální věk žadatele je stejný jako dle předpisu JAR - FCL-1, tedy 18 let
- Práva držitele:
 - Všechna práva držitele LAPL A PPL
 - Velitel nebo druhý pilot jiné než obchodní letecké dopravy
 - Velitel letadla v jednopilotních letadlech obchodní let. dopravy, s výjimkou omezení v článku FCL.060 a v této hlavě
 - Druhý pilot v obchodní letecké dopravě s výjimkou omezení článku FCL.060
- Podmínky:
 - Žadatel o PZ Obchodního pilota musí splňovat požadavky třídní nebo typové kvalifikace letadla, které bude použito při zkoušce dovedností.
- Teoretický a praktický výcvik – v ATO v souladu s dodatkem 3 této části.
- Zkouška dovedností
- Specifické požadavky pro držitele PZ CPL
- Kurz možno absolvovat dálkově, platí pro modulový kurz. Více v ORA.ATO.300

- Osnova výcviku: -Modulové kurzy (ATP a CPL), integrované kurzy (ATP, CPL/IR, CPL)

-Jedna výuková hodina = 60 minut, přestávky se nezahrnují
(viz. AMC k dodatku 3)
- Změny v počtu hodin teoretické výuky
- Některé prvky přesunuty z pravidel do AMC (trvání kurzu, počet hodin jednotlivých předmětů teorie)
- Nové kurzy pro vzducholodě (CPL/IR-integrované, CPL-integrované, CPL modulové)

4.2.5. Hlava E – MPL

- Minimální věk 18 let (stejně jako dle JAR-FCL1)
- Dodatečná práva: -majitele PZ PPL(A), pokud jsou splněny požadavky pro udělení průkazu PPL(A) stanovené v hlavě C;
-vlastníka CPL(A) pokud jsou splněny požadavky stanovené článkem FCL.325.A.

Průkaz MPL opravňuje držitele k vykonávání práv kvalifikace IR(A), která jsou omezena na letouny, provozovány s druhým pilotem. Mohou však být rozšířena i na jednopilotní letadla, pokud držitel splní předepsané podmínky. (FCL.405.A, odst. c)

- Integrovaný výcvikový kurz v ATO
- MPL žadatel musí prokázat úroveň teoretických znalostí jenž odpovídá úrovni ATPL(A) v souladu s FCL.515
- Zkoušky dovedností žadatel podstoupí ve vícemotorových vícepilotních letounech s turbínovým pohonem za letu podle VFR i IFR

4.2.6. Hlava F – ATPL

- **Oddíl 1** – Obecné požadavky
- **Oddíl 2** – Specifické požadavky na ATPL(A)
- **Oddíl 3** – Specifické požadavky na ATPL(H)

- Minimální věk: 21 let
- Práva: -Všechna práva LAPL, PPL a CPL
-Velitel letadla (PIC) v obchodní let. dopravě
- Žadatelé o průkaz ATPL(A) musí být majiteli průkazu MPL, nebo průkazu CPL(A) a IR kvalifikace pro ME+MCC
- Osnova výcviku (Dodatek 3):
 - Modulové a integrované kurzy
 - Dálkové studium je možné absolvovat ve formě modulových kurzů
- Zkouška dovedností ve funkci velitele letadla vícepilotního letounu dle pravidel IFR.
 - Žadatel je ke zkoušce připuštěn pouze po splnění výcviku a získání dostatečné praxe
 - požadavky na praxi stejné jako dle JAR-FCL
 - formuláře praktických zkoušek se nachází v Dodatku 9.

4.2.7. Hlava G – Přístrojová kvalifikace IR

- **Oddíl 1** – Obecné požadavky IR
 - **Oddíl 2** – Specifické požadavky na IR(A)
 - **Oddíl 3** – Specifické požadavky na IR(H)
 - **Oddíl 4** – Specifické požadavky na IR(As) – vzducholod'
-
- Létat dle pravidel IFR mohou pouze držitelé licencí PPL, CPL, MPL a ATPL s přístrojovou kvalifikací vyhovující kategorii letadla
 - Tato kvalifikace poskytuje oprávnění k vykonávání IFR letu s minimální relativní výškou rozhodnutí 200 ft (60 metrů).

O IR kvalifikaci mohou žádat držitelé:

1) alespoň průkazu PPL pro odpovídající kategorii letadla a také:

- a) práv létat v noci v souladu s čl. FCL.810, nebo
- b) průkazu ATPL pro jinou kategorii letadla, nebo

2) průkazu CPL pro odpovídající kategorii letadla.

- Teoretické znalosti – Integrovaný výcvik (Dodatek 3) nebo
Modulový výcvik (Dodatek 6)
- Zkoušky dovedností (Dodatek 7) v délce nejméně jedné hodiny
- Změna v počtu hodin teoretické výuky – počet hodin klesl na 150.
- Nový výcvik pro vzducholodě IR (As)

Platnost IR kvalifikace je jeden rok.

- Pokud vyprší, následuje Obnovovací výcvik v ATO + IR zkouška způsobilosti (více v AMC1 FCL.625(c))

platnost jenž vypršela:

- | | |
|---|---|
| - <u>před méně než 3 měsíci:</u> | žádné dodatečné požadavky |
| - <u>od 3 měsíců do 1 roku:</u> | minimálně jedna lekce výuky v ATO |
| - <u>od 1 do 7 let:</u> | Alespoň 3 lekce výuky v ATO |
| - <u>více než 7 let od vypšení platnosti:</u> | žadatel podstoupí celý výcvikový kurz pro získání přístrojové kvalifikace (včetně zkoušky praktických dovedností) |
- Prodloužení platnosti - Tabulka vzájemných zápočtů je uvedena v Dodatku 8 k této části.

4.2.8. Hlava H – Třídní a typové kvalifikační kategorie

- Oddíl 1 – Obecné požadavky
- Oddíl 2 – Specifické požadavky na kategorii letounů
- Oddíl 3 – Specifické požadavky na kategorii vrtulníků
- Oddíl 4 – Specifické požadavky na kategorii letadel s pohonem vztlaku
- Oddíl 5 – Specifické požadavky na kategorii vzducholodí

PLATNOST:

KVALIFIKACE	ZKRATKA	PLATNOST
jednopilotní jednomotorové letouny	SP SE	2 roky
jednopilotní vícemotorové letouny	SP ME	1 rok
turistický motorový kluzák	TMG	2 roky
přístrojová kvalifikace	IR	1 rok
typová kvalifikace	TR	1 rok

Prodloužení třídních a typových kvalifikací

Vícemotorové letouny a typové kvalifikace (ME a TR)

- **FCL.740.A (a) - Prodloužení platnosti třídní kvalifikace a typové kvalifikace pro vícemotorové letouny.**

Za účelem prodloužení platnosti je žadatel povinen:

- 1.) Úspěšně podstoupit přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části, a to nejpozději 3 měsíce před datem skončení platnosti kvalifikace.
 - 2.) V období platnosti kvalifikace absolvovat alespoň:
 - i) 10 úseků tratě ve funkci pilota letounu příslušné třídy nebo
 - ii) 1 úsek tratě ve funkci pilota letounu příslušné třídy, případně na simulátoru FFS za přítomnosti examinátora. Let na tomto úseku tratě se může uskutečnit v rámci přezkoušení odborné způsobilosti.
- Je-li pilot držitelem IR(A), může být prodloužení platnosti této kvalifikace spojené s přezkoušením odborné způsobilosti při prodlužování platnosti kvalifikační kategorie.

Jednopilotní jednomotorové letouny (SP SE) a TMG

- **FCL.740.A (b) (1) - Prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové letouny.**

Za účelem prodloužení platnosti je žadatel povinen:

- 1.) Úspěšně podstoupit přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části, a to nejpozději 3 měsíce před datem skončení platnosti kvalifikace nebo
- 2.) V období 12 měsíců předcházejících datu skončení platnosti kvalifikační kategorie absolvovat dvanáct hodin letu v příslušné třídě, zahrnující:
 - 6 hodin ve funkci velícího pilota (PIC)
 - 12 vzletů a 12 přistání a
 - cvičný let s letovým instruktorem (FI), případně s instruktorem pro třídní kvalifikaci (CRI), trávající alespoň jednu hodinu.

- **FCL.740.A (b) (2) - Jakmile je žadatel držitelem kvalifikační kategorie pro třídu jednomotorových pístových letounů (pozemních), společně s kvalifikací pro turistické motorové kluzáky, může splnit podmínky uvedené v odstavci 1) kterékoli z těchto tříd a dosáhnout prodloužení platnosti obou kvalifikací.**

-

- **FCL.740.A (b) (3) - Jednopilotní jednomotorové turbovrtulové letouny.**

Za účelem prodloužení platnosti je žadatel povinen úspěšně podstoupit přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části s examínátorem, a to nejpozději 3 měsíce před datem skončení platnosti kvalifikace.

- **FCL.740.A (c) - Žadatelé, kteří před uplynutím doby platnosti třídní, či typové kvalifikace nesplní úspěšně všechny části přezkoušení odborné způsobilosti, mají zakázáno uplatňovat oprávnění udělená touto klasifikací, dokud přezkoušení neabsolvují s úspěšným výsledkem.**

Obnova platnosti třídních a typových kvalifikací

- **FCL.740 - Platnost a obnova třídní a typové kvalifikace**

Žadatel o obnovení platnosti musí:

- 1.) absolvovat opakovací (udržovací) výcvik – stanoví případ od případu výcviková organizace ATO
- 2.) úspěšně absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9

AMC 1FCL.740 (b)(1)

- obnovovací výcvik – v potaz se bere praxe žadatele, složitost letadla a časové období od ukončení platnosti kvalifikace

ČASOVÉ OBDOBÍ	DOPORUČENÝ VÝCVIK
méně než 3 měsíce	ATO může rozhodnout, že výcvik není potřebný
3 měsíce až 1 rok	minimálně 2 výcvikové lekce
1 rok až 3 roky	minimálně 3 výcvikové lekce
více než 3 roky	kompletní výcvik, stejně jako při první žádosti

- **IR kvalifikace – prodloužení**
FCL.625 (b)

Žadatel o prodloužení přístrojové kvalifikace musí úspěšně absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti.

- **IR kvalifikace – obnova platnosti**
FCL.625 (c)

Pro obnovu platnosti IR kvalifikace musí žadatel:

- absolvovat udržovací výcvik Toto stanoví případ od případu výcviková organizace ATO.
- úspěšně projít přezkoušením způsobilosti

GM 1 FCL.710

- **Rozdílový a seznamovací výcvik**

- (a) Rozdílový výcvik (differences training) – vyžaduje osvojení si dodatečných znalostí a další výcvik na letadle nebo simulátoru, t.j. další teoretický a letový výcvik.
- (b) Seznamovací výcvik (familiarization training) – vyžaduje nabytí dalších poznatků, t. j. další teoretický výcvik.

Zkoušky teoretických vědomostí za účelem vydání třídní nebo typové kvalifikace vykonávané v ATO:

Kvalifikace	Způsob vykonání zkoušky	Počet otázek
MPA	Písemné otázky s volitelnými odpověďmi	100 otázek
SP - ME	Písemné otázky s volitelnými odpověďmi	Závisí na složitosti letounu
SE	Ústní zk. během Skill testu vykoná examínátor	Není stanoven
SP HPA	Písemné otázky s volitelnými odpověďmi	60 otázek

4.2.9. Hlava I – Dodatečné kvalifikace

Klasifikace pro akrobatické lety - FCL.800

Požadavky:

- Platný PZ + minimálně 40 letových hodin na pozici velitele letadla, v případě kluzáků alespoň 120 startů
- Výcvikový kurz v ATO, zahrnující teoretickou výuku a nejméně 5 letových hodin, případně 20 cvičných akrobatických letů v letadle příslušné kategorie

Oprávnění udělená touto klasifikací se vztahují pouze na kategorii, na které byl absolvován výcvik, rozšíření oprávnění je možné podstoupením dodatečného výcviku.

Kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů - FCL.805

a) Žadatelé o kvalifikaci pro vlečení kluzáků

Požadavky:

- Platný PZ + minimálně 40 letových hodin na pozici velitele letadla a nejméně 60 vzletů a přistání na letounech nebo TMG
- Výcvikový kurz v ATO, zahrnující teoretickou výuku znalostí vlečení a nejméně 10 cvičných letů při vlečení kluzáku, z čehož minimálně 5 letů musí být absolvováno ve dvojím řízení.
Součástí výcviku je také 5 seznamovacích letů v kluzáku se startem vykonaným za pomoci letadla (neplatí pro držitele PZ LAPL(S) nebo SPL).

b) Žadatelé o kvalifikaci pro vlečení transparentů

Požadavky:

- Platný PZ + minimálně 100 letových hodin včetně 200 vzletů a přistání na pozici velitele letadla na letounu nebo TMG.
- Výcvikový kurz v ATO, zahrnující teoretickou výuku znalostí vlečení a nejméně 10 cvičných letů při vlečení transparentu, z čehož minimálně 5 těchto letů musí být absolvováno ve dvojím řízení.

Požadavek na rozlétanost klasifikace pro vlečení kluzáků a transparentů je uskutečnění nejméně 5 vlečení za posledních 24 měsíců

Oprávnění udělená touto klasifikací se vztahují pouze na letouny a TMG, jejich rozšíření je možné podstoupením dodatečného výcviku.

Kvalifikace pro let v noci - FCL.810

Požadavky:

- Platný PZ
- Výcvikový kurz v ATO, zahrnující výuku teoretických znalostí včetně nejméně 5 letových hodin v letadle příslušné kategorie za nočního provozu, zahrnující: minimálně 3 hodiny výcviku za dvojího řízení, včetně alespoň 1h navigačního letu, kdy alespoň jeden navigační let za dvojího řízení je v délce nejméně 50 km a 5 samostatných startů a přistání.
- Držitelé průkazu LAPL jsou povinni podstoupit základní výcvik letu podle přístrojů, jenž je součástí výcviku pro získání PZ PPL.

Kvalifikace pro let v horském terénu - FCL.815

Tato kvalifikace opravňuje držitele k letům se vzletem a přistáním na povrchu, jenž byl příslušnými úřady označen za povrch vyžadující tuto klasifikaci.

První kvalifikaci žadatel může získat buď pro:

- a) kola, opravňující držitele ke vzletu nebo přistání na povrchu, který není pokryt sněhem; nebo
- b) lyže, opravňující ke vzletu nebo přistání na povrch pokrytý sněhem

Za účelem rozšíření oprávnění je třeba absolvovat seznamující výcvik.

Kvalifikace pro zkušební lety - FCL.820

Požadavky:

Žadatel o vydání kvalifikace pro zkušební létání musí:

- být držitel alespoň průkazu způsobilosti CPL a IR kvalifikace
- absolvovat minimálně 1 000 letových hodin, zahrnujících 400 hodin na pozici velitele letadla
- absolvovat výcvikový kurz v ATO, zahrnující alespoň tyto předměty: výkonnost, stabilita a řízení / ovládací vlastnosti, systémy, řízení zkušebních letů, řízení rizik / bezpečnosti.

4.2.10. Hlava J – Instruktoři

- **Oddíl 1** – Obecné požadavky
- **Oddíl 2** – Specifické požadavky na FI
- **Oddíl 3** – ---
- **Oddíl 4** – Specifické požadavky na TRI (instruktor typové kvalifikace)
- **Oddíl 5** – Specifické požadavky na CRI (instruktor třídní kvalifikace)
- **Oddíl 6** – Specifické požadavky na IRI (instruktor přístrojové kvalifikace)
- **Oddíl 7** – Specifické požadavky na SFI (syntetický letový instruktor)
- **Oddíl 8** – Specifické požadavky na MCCI
(instruktor součinnosti vícečlenné posádky) (od 8.4.2015)
- **Oddíl 9** – Specifické požadavky na STI (syntetický výcvikový instruktor)
- **Oddíl 10** – MI (instruktor pro let v horském terénu) (od 8.4.2015)
- **Oddíl 11** – Specifické požadavky na FTI (instruktor pro zkušební lety)
(od 8.4.2015)

- Instruktoři jsou držiteli Osvědčení instruktora
- Platnost osvědčení je 3 roky
- Všechna omezená oprávnění jsou uvedena v osvědčení instruktora
- Změny v oprávněních CRI a TRI.

Instruktoři – FI (A)

- FI(A) s omezeným oprávněním nesmí povolit pilotům-žákům absolvování prvních samostatných letů a přeletů.
- „Vypadlo“ oprávnění na HPA
- ÚCL ČR při výměně průkazu způsobilosti vydá PZ FI v souladu s požadavky Části FCL.
- Držitelé oprávnění instruktora třídní kvalifikace nebo osvědčení examinátora, kteří mají oprávnění pro jednopilotní vysoce výkonné komplexní letadla, musí tato práva převést na kvalifikaci instruktora typové kvalifikace nebo osvědčení examinátora pro jednopilotní letouny.

FCL.940.FI (a) - Prodloužení FI (A) a (H)

Za účelem prodloužení platnosti osvědčení FI (A) a (H) musí jeho držitel splnit alespoň dva z těchto třech požadavků:

- I) V době platnosti osvědčení absolvovat alespoň 50 hodin letového výcviku na letadlech příslušné kategorie ve funkci FI, TRI, CRI, IRI, nebo examinátora;

Má-li se prodloužit platnost oprávnění na poskytování výcviku přístrojové kvalifikace (IR), 10 z těchto hodin žadatel absolvuje jako IR letový výcvik v období posledních 12-ti měsíců předcházejících datu vypršení platnosti osvědčení FI;

- II) V době platnosti osvědčení FI absolvovat udržovací seminář instruktorů;

- III) V období 12-ti měsíců předcházejících datu uplynutí platnosti osvědčení FI úspěšně projít hodnocením způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

FCL.940.FI (b) - Prodloužení FI (A) a (H)

Alespoň při každém druhém prodloužení platnosti osvědčení v případě FI(A) nebo FI (H), a nebo při každém 3. prodloužení platnosti v případě FI(As), (S) a (B) musí držitel absolvovat úspěšně hodnocení způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

FCL.940.FI (c) - Obnovení platnosti FI(A) a (H)

Po vypršení platnosti osvědčení FI musí žadatel v období 12-ti měsíců jenž předchází obnovení platnosti:

- 1.) Absolvovat opakovací seminář instruktorů;
- 2.) Úspěšně podstoupit hodnocení způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

Instruktoři – TRI(A) (Instruktor typové kvalifikace)

TRI-SPA	(pro jednopilotní letouny)
TRI- MPA	(pro vícepilotní letouny)
TRI(H)	(vrtulníky)
TRI(PL)	(pro letadla s pohonem vztlaku)

Záznam v osvědčení:	TRI(MPA)	+ typ letounu
	TRI(SPA)	+ SP, MP
	TRI(H)	+ typ vrtulníku

FCL.905.TRI – Práva a podmínky

Instruktor typové kvalifikace (TRI) je oprávněný poskytovat výcvik za účelem:

- a) prodloužení a obnova platnosti IR kvalifikace v případě, že instruktor TRI je držitelem platné IR;
- b) vydání osvědčení instruktora typové kvalifikace TRI nebo Syntetického instruktora (SFI), pokud má držitel tříletou praxi ve vykonávání TRI.

FCL.905.TRI (c) – Oprávnění TRI(SPA)

- Vydání, obnovení nebo prodloužení platnosti kvalifikace na jednopilotní vysokovýkonné letouny se složitou konstrukcí (single-pilot high performance performance complex complex aeroplanes) v případě, že žadatel chce získat oprávnění pro jednopilotní provoz. Oprávnění TRI(SPA) se mohou rozšířit na jednopilotní vysokovýkonné letouny se složitou konstrukcí ve vícepilotním provozu, pokud:
 - i) je instruktor TRI držitelem osvědčení MCCI nebo
 - ii) je vlastníkem a nebo byl držitelem osvědčení TRI pro vícepilotní letouny.

FCL.905.TRI (d) – Oprávnění TRI(MPA)

- výcvik MCC
- kurz MPL.
- Vydání, prodloužení nebo obnovení platnosti kvalifikace na:
 - Vícepilotní letouny
 - Jednopilotní HPA se složitou konstrukcí, pokud chce žadatel získat oprávnění pro vícepilotní provo

Instruktoři – CRI (Instruktor třídní kvalifikace)

Instruktor třídní kvalifikace pro vícemotorové letouny – CRI (A)

Instruktor třídní kvalifikace pro jednomotorové letouny – CRI (A)

Záznam v osvědčení:	CRI (A)	MEP (land)
	CRI (A)	SEP (land)

FCL.905.CRI - Práva a podmínky:

a) Instruktor pro třídní kvalifikaci (CRI) je oprávněn poskytovat výcvik za účelem:

1. vydání, prodloužení platnosti nebo obnovení platnosti třídní kvalifikace na jednopilotní letadla s nízkým výkonem a jednoduchou konstrukcí (non-complex non-high performance single-pilot aeroplanes) v případě, že chce žadatel získat oprávnění pro jednopilotní provoz.
2. získání kvalifikace pro vlečení, nebo akrobatické lety za předpokladu, že prokázal svou způsobilost poskytovat výcvik pro tuto kvalifikaci instruktorovi FI s kvalifikací v souladu s článkem FCL.905.FI písm. i)

b) Oprávnění CRI jsou omezena na třídu, nebo typ letounu, ve kterém držitel absolvoval hodnocení způsobilosti instruktora. Pro rozšíření oprávnění CRI na další třídy nebo typy je třeba splnit další požadavky specifikované v článku FCL.905.CRI, odstavec b.

- Instruktor CRI(A) nesmí vykonávat výcvik na jednopilotních vysokovýkonných letounech (HPA). Toto oprávnění se přesouvá na instruktora typové kvalifikace TRI(A).

4.2.11. Hlava K - Examinátoři

- **Oddíl 1** – Obecné požadavky
- **Oddíl 2** – Specifické požadavky na FE (letový examinátor)
- **Oddíl 3** – Specifické požadavky na TRE (examinátor pro typovou kvalifikaci)
- **Oddíl 4** – Specifické požadavky na CRE (examinátor pro třídní kvalifikaci)
- **Oddíl 5** – Specifické požadavky na IRE (examinátor pro přístrojovou kvalifikaci)
- **Oddíl 6** – Specifické požadavky na SFE (examinátor syntetického létání)
- **Oddíl 7** – Specifické požadavky na FIE (examinátor letových instruktorů)

Examinátoři nesmí vykonávat přezkoušení odborné způsobilosti, zkoušky dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele, pokud daný úřad není stejný jako úřad, jenž vydal osvědčení examinátora, dokud:

- 1.) neinformují příslušný orgán žadatele o svém záměru vykonat zkoušku zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení způsobilosti a o rozsahu svých oprávnění jako examinátorů.
 - 2.) neabsolvují instruktáž ze strany příslušného orgánu žadatele týkající se prvků stanovených v písm. b) odst. 3).
- Part-FCL examinátoři jsou držiteli osvědčení namísto povolení, to vede ke zvýšení otázky odpovědnosti zkoušejících - je doporučeno mít pojištění profesní odpovědnosti.

5. Průkaz způsobilosti (PZ)

Průkazy způsobilosti v souladu s JAR, jenž byly vydány před uplatňováním nařízení NK1178/2011, jsou pokládány za průkazy splňující toto nařízení. Nejpozději do **8.4.2018** ale musí tyto průkazy členské státy nahradit novými průkazy způsobilosti, dle formátu, jenž je definován v části ARA. Nahrazeny musí být rovněž průkazy, na kterých je platnost či kvalifikace uvedena delší.

Existující průkazy způsobilosti pilota jednotlivých členských států, které nevyhovují JAR, stejně tak jako všechna související osvědčení, zařazení, povolení či kvalifikace, jenž vydal či uznal členský stát ještě před datem uplatnění tohoto nařízení, budou vyměněny za průkazy způsobilosti v souladu s částí FCL. Výměnu starých průkazů za nové zajistí členský stát, na jehož území byly tyto průkazy vydány.

Průkazy způsobilosti, které nevyhovují JAR, budou vyměněny za PZ dle části FCL a to včetně souvisejících osvědčení a zařazení v souladu:

- a) s ustanoveními přílohy II, a nebo
- b) s náležitými prvky uvedenými ve zprávě (hlášení) o převodu.

- NK 1178/2011, Článek 4

Platnost

Žádná osoba nemůže současně vlastnit více než jeden průkaz způsobilosti na danou letadlovou kategorii, který byl vydán v souladu s touto částí.

- FCL.015 (c)

Výkon činnosti, k níž opravňuje držení PZ je závislé na:

- Platnosti kvalifikačních kategorií obsažených v tomto průkazu způsobilosti
- Osvědčení zdravotní způsobilosti

- FCL.040

5.1 Změny v PZ

- Platnost průkazu je neomezená.
- Záznam o všech předchozích získaných průkazech způsobilosti
- Doplněno datum přezkoušení IR u každého přezkoušení třídní anebo typové kvalifikace
- Instruktor - osvědčení instruktora.
- Národní kvalifikační kategorie – samostatný dokument, příloha k PZ.

Části, jež prošly změnami:

Titulní strana

PZ podle JAR-FCL	PZ podle Části-FCL
Joint Aviation Authorities	European Union
Průkaz způsobilosti člena letové posádky	Průkaz způsobilosti člena letové posádky
Vydán v souladu se standardy ICAO a JAR-FCL	Vydán v souladu s Částí-FCL Tento průkaz způsobilosti je v souladu se standardy ICAO, vyjma práv spojených s LAPL.

II	<p>PPL(A) 01/10/2009 CZ</p> <p>CPL(A) 15/04/2011 CZ</p>
IX	<p>Platnost: Práva spojená s tímto průkazem způsobilosti lze vykonávat pouze v případě, že držitel má pro požadované právo platné osvědčení zdravotní způsobilosti.</p> <p>.....</p> <p>Pro účely ověření totožnosti držitele průkazu způsobilosti má u sebe tento držitel doklad s fotografií</p>
XII	<p>Práva týkající se radiotelefonní komunikace: Držitel tohoto průkazu způsobilosti prokázal schopnost používat radiotelefonní zařízení na palubě letadla v českém jazyce.</p>
XIII	<p>Poznámky:</p> <p>ATPL(A) theory.</p> <p>English Level 4 until 30/09/2014</p>

XII Kvalifikace, osvědčení a práva	
Zařazení vyžadující prodloužení platnosti	
Třída/typ/IR	Poznámky a omezení
Instruktoři	
Examinátor	

Doložka osvědčení klasifikace	Datum konání kvalifikační zkoušky	Datum konání zkoušky IR	Platné do	Osvědčení examinátorů č.	Podpis examinátora

6. Implementace nařízení (ES) č. 1178/2011 do letecké legislativy ČR

Text použitý v následující kapitole je použit ze zdroje [3]

Vzhledem k časové náročnosti implementace tak komplexního nařízení, Česká republika připravuje uplatnění přechodných opatření podle článku 4 odstavce 1 a Článku 12, které toto nařízení umožňuje.

Článek 4 (1) - Stávající vnitrostátní průkazy způsobilosti pilotů:

PZ pilota letounů a vrtulníků vydané dle pravidel JAR-FCL jsou považovány za PZ Part-FCL. V případě potřeby bude ÚCL ČR tyto průkazy průběžně měnit za PZ dle Part-FCL a to bez jakýchkoli dodatečných požadavků. Platnost průkazů JAR-FCL bude ukončena dnem **8.4.2018** i v případě, že jejich platnost, nebo platnost kvalifikací na nich uvedených je delší.

Článek 5 - Stávající vnitrostátní osvědčení zdravotní způsobilosti pilota a osvědčení leteckých lékařů:

Osvědčení zdravotní způsobilosti dle JAR-FCL jsou uznána za osvědčení v souladu s Part-MED. Tato osvědčení však musí být nahrazena osvědčením zdravotní způsobilosti dle Part-MED **nejpozději do 8.4.2017**. Všechna osvědčení zdravotní způsobilosti pilota kluzáků a balónů vydaná dle předpisu L 1 zůstanou v platnosti nejdéle do 8.4.2017, poté musí být nahrazeny osvědčeními dle Part-MED.

Článek 12 (1)(b):

V ČR se **nebude** uplatňovat **ustanovení příloh I až IV nařízení č. 1178/2011 do 8.4.2013**.

Článek 12 (2)(a) - ustanovení týkající se způsobilosti pilotů letadel s pohonem vzlaku, vzducholodí, balónů a kluzáků:

Současné PZ pilota kluzáků a balónů bude možno v případě potřeby převádět na PZ dle Part-FCL **od dubna 2013** podle postupu a převodních tabulek, jenž budou zveřejněny na internetových stránkách ÚCL ČR. **Všem průkazům vydaným dle předpisu L1 skončí platnost nejpozději dne 8.4.2015.** Pilotům, hodlajícím létat na balónech či kluzácích, jenž jsou zapsány v leteckém rejstříku jiného státu, doporučuje ÚCL zažádat o převod na PZ dle Part-FCL.

Článek 12 (2)(b) a 12 (5) –

Ustanovení hlavy B Části-FCL, tedy **požadavky na PZ LAPL** a s ním související **zdravotní osvědčení** se **nebude** uplatňovat **do 8.dubna 2015**. Výcvik za účelem získání tohoto PZ bude umožněno zahájit v ATO, jakmile organizace pro výcvik projde schválením a ÚCL publikuje příslušné postupy.

Článek 12 (2)(c):

Ustanovení FCL.800, FCL.800, FCL.805, FCL.815 a FCL.820 (požadavky týkající se dodatečných kvalifikací) se v ČR **nebude** uplatňovat do 8. Dubna 2015. Při výměně PZ dle předpisu L 1 či JAR-FCL za průkaz Part-FCL do něj budou uvedené klasifikace zapisovány dle tabulek a postupů stanovených ÚCL. Kvalifikace jako výsadky, letecké práce v malé výšce, zkušební lety (kromě zkušebních letů prototypů letadel s MTOM nad 2t) a hašení požárů vrtulníkem s podvěsem se do PZ dle Part-FCL nezapisují. **ÚCL vyzývá provozovatele leteckých prací**, jenž využívají piloty s těmito kvalifikacemi, aby **co nejdříve změnili své provozní příručky** tak, aby v nich byly uvedeny požadavky na kvalifikaci pro uvedené činnosti a také administrativní postupy pro zápis do zápisníku letů pilota. V ČR nebude možné poskytovat výcvik pro získání kvalifikace Hory, ale pokud vlastník PZ pilota letounů vykoná požadavky FCL.815 na získání této kvalifikace v jiném z členských států EU, ÚCL ČR mu kvalifikaci Hory do PZ запиše.

Článek 12 (2)(d) - Specifické požadavky na instruktory součinnosti vícečlenné posádky – MCCI(H):

Ustanovení Oddílu 8, hlavy J Části-FCL, se **nebudou** uplatňovat do **8.dubna 2013**.

Článek 12 (2)(e): Požadavky na Instruktory pro let v horském terénu MI a Instruktory pro zkušební lety FTI:

Oddíly 10 a 11 hlavy J Části-FCL se **nebudou** uplatňovat do 8.4.2013.

Článek 12 (3):

Všem **národním průkazům pilotů letounů a vrtulníků** (vydanými v souladu s normami ICAO, ne JAR-FCL) vyprší platnost **nejpozději 8. dubna 2014**.

ÚCL doporučuje provést náhradu ICAO průkazů za PZ JAR-FCL (nebo Part-FCL) co nejdříve. **Od 8.4.2013 je povinné při výměně těchto průkazů postupovat dle ustanovení Přílohy II nařízení (ES) č. 1178/2011 a postupů stanovených na internetových stránkách ÚCL ČR.** Pro převod národního PZ PPL na průkaz PPL v souladu s JAR-FCL či Part-FCL je žadatel povinen absolvovat radionavigační let v délce alespoň 1 hodiny. **Žadatelé o převod národních průkazů CPL/IR**, jenž létají na vícepilotních letounech či vrtulnících, jsou povinni před převodem jejich průkazu na PZ JAR-FCL případně Part-FCL podstoupit **zkoušku teoretických znalostí ATPL**.

Článek 12 (4):

od 8. dubna 2013 vstupuje v platnost příloha III nařízení (ES) č.1178/2011, týkající se **přijetí průkazů způsobilosti vydaných třetími zeměmi**.

Článek 12 (5):

Stanovení uvedená v oddíle 3 hlavy B přílohy IV (Části-MED) nařízení ES 1178/2011, stanovující **požadavky na zdravotní způsobilost pilota lehkých letadel LAPL** budou uplatněna **do 8. Dubna 2015**.

Článek 12 (6):

Stanovení Hlavy C přílohy IV (Části-MED) nařízení (ES) č.1178/2011, týkající se **požadavků na zdravotní způsobilost palubních průvodčích**, vstoupí v platnost **8. dubna 2013**. Platnost průkazů zdravotní způsobilosti palubních průvodčích vydaných před 8. dubnem 2013 vyprší uplynutím data, které je v nich uvedeno.

7. Ucelený seznam nejdůležitějších změn

- Všichni piloti létající na letadle registrovaném v členském státě EU jsou povinni vlastnit průkaz způsobilosti v souladu s Part-FCL, s výjimkou pilotů, létajících na Státních letadlech a letadlech uvedených v Příloze II tohoto nařízení. Tato příloha odkazuje na přílohu II nařízení (ES) č. 216/2008 a zahrnuje především ultralehká letadla, podomácku postavená letadla, experimentální/výzkumná a historická letadla. Některé činnosti při provozu letadel uvedených v příloze II vyžadují držení evropského průkazu způsobilosti dle Part-FCL.
- Všechny průkazy vydané v souladu s pravidly JAR, které daný stát vydal, nebo akceptoval před 8.dubnem 2012, jsou automaticky považovány za průkazy splňující nařízení ES č.1178/2011. Příslušný stát je povinen tyto průkazy nejpozději do 8. dubna 2017 nahradit průkazy za průkazy Part-FCL, jenž splňují Part-ARA.
- Průkazy vydané v souladu s Part FCL jsou přijímány bez dalších požadavků v celé Evropské unii.
- Průkazy které nesplňují pravidla JAR je nutno převést na průkazy odpovídající klasifikace či osvědčení v souladu s Částí-FCL a to dle pravidel uvedených v příloze II tohoto nařízení, případně dle požadavků převodní zprávy, kterou vydává stát, jenž průkaz vydal po konzultaci s EASA.
- Piloti, kteří před nabytím platnosti tohoto nařízení vykonávaly zkušební lety kategorie 1 nebo 2, nebo kteří prováděli výcvik zkušebních pilotů, musí mít své kvalifikace pro zkušební lety převedeny na kvalifikace v souladu s Part-FCL, nebo na osvědčení instruktora pro zkušební lety od státu, který tyto kvalifikace vydal.
- Členský stát EU je oprávněn přijmout průkaz vydaný třetím státem a související osvědčení zdravotní způsobilosti dle přílohy III k tomuto nařízení. Případný udělený zápočet stanoví stát, který pilot zažádal o vydání průkazu, dle doporučení ATO.
- Držitelé průkazu v souladu s Annexem 1 ICAO, vydaného ve třetím státě, musí absolvovat všechny požadavky stanovené v Part-FCL, snížena může být pouze délka kurzu, počet hodin a počet výcvikových hodin.

- Držitelé průkazu ATPL vystaveným 3. státem dle Annexu 1 ICAO, jenž splňují požadavky pro vydání ATPL příslušné kategorie letadla podle Part-FCL, může být uznán plný zápočet na kurz předcházející teoretické zkoušce a zkoušce dovednosti v případě, že průkaz 3. státu zahrnuje platnou kvalifikaci pro letadlo které bude použito při zkoušce dovednosti.
- Pro držitele některých kvalifikací, jako například kvalifikace SEP land (pozemní jednomotorový pístový letoun) nastaly určité složitosti v tom smyslu, že některá letadla, na která se vztahuje kvalifikace, jsou nyní považována za letadla uvedená v příloze 2 a jsou tak mimo rámec průkazu Part-FCL.
- Zavedení nových kvalifikací pro: akrobatické lety, vlečení kluzáků, lety v horách (v ČR se neuplatňuje) a vlečení transparentů.
- Zavedení nového průkazu způsobilosti Pilotů lehkých letadel (LAPL). Pro tento průkaz byly stanoveny nižší požadavky na zdravotní způsobilost žadatele.
- Každý kdo splňuje technické požadavky pro to, stát se Examinátorem stanovené v Part-FCL, smí kontaktovat příslušný úřad a získat osvědčení Examinátora. Examinátoři typové kvalifikace TRE dle JAR-FCL jsou od 8.dubna 2012 považováni za držitele oprávnění dle Part-FCL.
- Pilot kluzáků bude povinen být držitelem Part-FCL průkazu pilota kluzáků.
- Piloti balónů jsou povinni být držiteli Part-FCL průkazu pilota balónů.
- Všichni piloti, kteří jsou držiteli Part-FCL průkazu musí být rovněž držiteli osvědčení o zdravotní způsobilosti v souladu s Part-MED.
- Osvědčení zdravotní způsobilosti pilotů vydaná nebo uznaná státem v souladu s pravidly JAR a pověření AME dle JAR počátkem platnosti tohoto nařízení, jsou považována za vydaná dle nařízení (ES) 1178/2011. Stát je povinen vyměnit osvědčení zdravotní způsobilosti pilotů a pověření AME za osvědčení dle Part-ARA nejpozději do 8.4.2017.
- Požadavky na zdravotní způsobilost palubních průvodčích dle přílohy IV hlavy C se budou v ČR uplatňovat od 8.4.2013

- Doklady o zdravotní způsobilosti palubních průvodčích vydané do 8. Dubna 2013 zůstanou v platnosti do data vypršení platnosti, na nich uvedených.
- Piloti letadel registrovaných ve třetích státech, považovaných za letadla EASA (např. Cessna 172), jsou povinni vlastnit průkaz Part-FCL v případě, že hodlají daný letoun provozovat v některém z členských států EU.
- Veškerý výcvik související s průkazy Part-FCL musí probíhat ve schválené organizaci pro výcvik ATO.

8.Závěr:

V současné době je stav letecké legislativy ČR v bodě, kdy se nacházíme na rozhraní mezi zatím nenahrazenou a neaktualizovanou národní legislativou, zahrnující pouze základy mezinárodního práva a legislativou Evropské unie, jenž přináší změny mnohých již vžitých postupů, na které je třeba se připravit a vytvořit vhodné podmínky pro jejich přijetí. Mám-li shrnout celkový dojem, který ve mně při tvorbě této práce zanechala situace, ve které se česká letecká legislativa aktuálně nachází, musím říct, že působí nesourodě a nekompletně. Jde ovšem o dosti zásadní změny a tak lze očekávat, že ÚCL bude postupem času vykládat implementaci EU nařízení do srozumitelnější podoby. Vznik agentury EASA a zavádění nových pravidel civilního letectví i přesto vnímám jako krok správným směrem a to zejména z důvodu standardizace a sjednocení civilního letectví Evropského regionu.

Použitá literatura

- [1] NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 28. 11. 2012]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/>

- [2] NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES. In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 10. 10. 2012]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/>

- [3] Průvodce novými požadavky EU pro oblast osvědčování posádek v civilním letectví [online]. Dostupný z: <http://www.caa.cz/file/6208> (28.3.2013)

- [4] Letecký předpis JAR FCL 1 [online]. Dostupný z: <http://www.caa.cz/legislativa/letecke-predpisy>